



Contribution de Jean-Pierre BRANCHEREAU

jeanpierre.branchereau@gmail.com

Nantes Atlantique ou Notre-Dame-des-Landes : la démocratie au risque des experts

Cette contribution reprend dans ses grandes lignes une intervention à l'Université d'été du MNLE (Mouvement national de lutte pour l'environnement).

Dans les années 1970, après la décision de mailler le territoire national par des métropoles d'équilibre, le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire intègre le projet d'un « aérodrome international » dans la région de Notre-Dame-des-Landes (NDDL). Rien n'est précisé quant aux délais de construction et à la localisation précise du projet. Longtemps oublié de l'opinion malgré la constitution de réserves foncières par le Conseil Général, le projet est réactivé dans le cadre du développement et du changement d'échelle de la métropole nantaise dans les années 1990-2000. Il s'agit donc de comprendre les éléments d'un projet faisant implicitement consensus dans les années 1970 mais devenu dans les années 2000, un enjeu politique national.

Les héritages de l'histoire

L'industrie aéronautique liée à l'aéroport

Après les implantations pionnières des années 1900, l'aéroport de Nantes se fixe sur le site actuel de Nantes-Atlantique, à quelques kilomètres au sud-ouest de Nantes, en 1928. Il s'installe alors près d'un manoir (Château Bougon) qui donne son nom à l'aéroport jusqu'en 1988, année d'une nouvelle dénomination, Nantes-Atlantique, qui exprime les ambitions nouvelles de la métropole nantaise.

L'aéroport de Château-Bougon est inauguré en 1932 et peu de temps après, Louis Bréguet implante, auprès de la piste, une usine d'aviation. Elle deviendra la SNCASO puis Sud-Aviation puis la SNIAS et s'intégrera au groupe Airbus. Le maintien d'une piste sur le site, même en cas de déplacement de l'aéroport vers Notre-Dame-des-Landes est la condition indispensable à l'accueil du Beluga, avion-cargo qui transporte les éléments d'Airbus entre les différents sites de production européens. Il n'est guère envisageable en effet d'utiliser la Loire (apportement de Cheviré) pour rejoindre l'autre site Airbus sur l'aéroport de Saint-Nazaire car l'accès au fleuve, à travers une banlieue nantaise très urbanisée, est extrêmement complexe.

C'est aussi de l'histoire que naît l'idée de construire une piste perpendiculaire à la piste actuelle

En 1940, c'est le choix de la Luftwaffe et maintenant un élément central du débat. Une telle piste serait mieux orientée par rapport aux vents dominants. Certes, elle impliquerait un temps de roulage au sol plus coûteux mais qui pourrait être réduit par le déplacement de l'aérogare. Il suffirait aussi de prolonger d'environ 700 m une ligne de tramway existante pour desservir l'aéroport et il serait facile d'implanter une gare puisque la ligne Nantes-Pornic passe en limite de l'aéroport.

Dans une telle hypothèse cependant, certains estiment à environ 40 000 le nombre de personnes concernées par les nuisances sonores dans un espace submergé par une vague de périurbanisation. Il va sans dire que ce genre d'estimations est toujours sujet à caution car les performances acoustiques des moteurs vont en s'améliorant et aussi parce que l'augmentation du nombre de passagers n'entraîne pas une augmentation parallèle du trafic en raison de la capacité plus grande des appareils.

Dans les années 2000, au moment où le projet est réactivé, le contexte est très différent de celui des années 1970.

L'heure n'est plus à la planification, la notion de service public est confrontée aux sirènes du libéralisme. A la suite d'une consultation respectant dans les formes les procédures habituelles du débat, le transfert de l'aéroport est déclaré d'utilité publique en 2008 et Vinci remporte l'appel d'offres. Dans le cadre d'un partenariat public/privé, le groupe d'ores et déjà gestionnaire des aéroports de Nantes- Atlantique, de Saint-Nazaire et de l'aéroport d'affaires d'Ancenis prend l'engagement de construire une nouvelle plateforme pour un coût de 556 millions d'euros, le projet comprenant la réalisation de deux pistes de 2 900 m presque parallèles, d'une aérogare, de parkings routiers tandis que les accès restent à la charge des collectivités.

Si la procédure démocratique semble dans l'ensemble respectée, les dossiers sur lesquels elle est étayée sont sujets à contestation aux plans économique, technique et écologique.

Au plan économique

Le projet conçu dans les années 1960 est réinterprété aujourd'hui en fonction de l'évolution du contexte économique et des représentations sociales de la nature.

Le projet de NDDL trouve d'abord un nouveau sens dans le débat sur la localisation d'un aéroport de délestage pour le trafic parisien mais la décision récente de développer les capacités aéroportuaires parisiennes et les liaisons ferroviaires de Roissy avec la capitale diminuent la pertinence de l'argumentation.

Le contexte de la mondialisation permet ensuite de développer un faisceau d'arguments autour du désenclavement de l'ouest et de son insertion dans l'espace mondial. On peut cependant observer que la région est déjà fort bien équipée en capacités aéroportuaires sous-utilisées avec un aéroport à Rennes à 86 km, (400 000 passagers seulement), que l'on n'envisage pas de fermer et un aéroport d'affaires récent à Angers, auprès d'un carrefour d'autoroutes et d'une LGV et pouvant accueillir sans difficulté des moyens courriers dans le cadre d'un trafic européen.

De plus, les caractéristiques techniques de NDDL n'ouvrent guère de perspectives pour l'accueil des gros porteurs de nouvelle génération. Dans un avenir proche, il est en effet difficile d'imaginer des trafics transcontinentaux par des A380 quand on sait que Lyon y parvient difficilement. D'ailleurs, les pistes ne seront pas vraiment calibrées pour ce type de trafic. Le recours aux hubs de Paris (accessible par LGV de Rennes et d'Angers), ou de Londres voire de Madrid semble pour longtemps offrir de meilleures opportunités. L'aéroport ne serait plus pour une large part, qu'un aéroport pour moyens courriers.

Au plan technique

L'argument de la saturation de l'aéroport avancé par Vinci en décembre 2014 a été mis à mal lors de l'épisode du « volcan islandais » paralysant le trafic en Europe du nord. Nantes-Atlantique a alors doublé son trafic sans difficulté (d'ailleurs, nombre d'aéroports sont équipés d'une seule piste avec un trafic bien supérieur).

On évoque par ailleurs la question de la planéité de l'actuelle piste qu'il faut refaire mais des études géologiques montrent aussi les médiocres qualités de résistance de NDDL où l'horizon argileux atteint une épaisseur de 25 m.

D'autres avancent la médiocrité technique du projet : des pistes d'une longueur voisine de l'actuelle piste de Nantes-Atlantique (2 900m), moins de passerelles, moins de places de parking pour les avions, absence de taxiway et absence de liaisons ferroviaires avec Nantes et Rennes. L'insertion d'une ligne de tram-train et encore plus celle d'une ligne à grande vitesse est d'ailleurs difficile à concevoir dans la banlieue nord de Nantes. L'aéroport ne serait-il pas alors qu'un aéroport low-cost pour des vols low-cost (53 destinations durant l'été 2014) dans le cadre d'un partenariat privilégiant les intérêts privés à la notion même de service public ?

La principale réserve technique repose sur la sécurité liée au survol du centre de la ville de Nantes. Certes, l'approche doit se faire dans l'axe de la Loire mais elle remet en cause les projets d'immeubles à grande hauteur dans l'île de Nantes... une ville où l'intérêt des promoteurs (Vinci ?) converge justement avec l'intérêt collectif dans le cadre d'une politique de densification... Un incident grave s'est produit lors de l'approche d'un avion piloté par un équipage insuffisamment expérimenté. Cependant, un « collectif de pilotes qui doutent du projet d'aéroport » avance que Nantes n'entre pas dans la catégorie des aéroports exigeant une formation adaptée ou une approche particulière, la plateforme actuelle étant même élue meilleur aéroport européen par 200 compagnies aériennes en 2011...

Au plan environnemental

Les partisans du transfert soulignent la proximité de Nantes-Atlantique et du Lac de Grand- Lieu mais aussi d'une autre réserve naturelle envisagée le long de l'estuaire de la Loire.

A l'inverse, les années 1970, durant lesquelles s'esquisse le projet, sont celles du productivisme agricole et le nom même de Notre-Dame-des-Landes renvoie à l'image de terres pauvres. Cependant, alors que les bocages de l'ouest s'effacent devant une nouvelle géographie dessinée au bulldozer, le bocage de NDDL, protégé pendant quarante ans, acquiert maintenant une nouvelle valeur patrimoniale sur laquelle les appréciations divergent. Les divergences portent sur l'insuffisance de l'inventaire des espèces, sur l'efficacité des mesures compensatoires, sur la question de l'eau (imperméabilisation d'une zone de divergence des eaux, arasement d'un bocage régulateur des étiages)... Ce qui incite la Commission européenne à prononcer une mise en demeure quant à la sous-évaluation de l'impact environnemental lié aux dessertes d'accès.

Au plan politique

Le projet fragilise la cohérence et la cohésion des gouvernances tant à l'échelle nationale que régionale, il est le vecteur de recompositions politiques inattendues. Les partisans du transfert de l'aéroport se retranchent derrière une procédure qui, si elle a respecté les cheminements habituels de la démocratie représentative en montre aussi les limites. La procédure a été respectée mais toutes les analyses sont contestées. Cette absence de confiance dans la parole politique explique, sans pour autant les justifier les passions et la violence qui ont conduit le débat, à l'enlisement.